Borkum und die Grönlandsfahrt

Von Generalsuperintendent D. Bartels

Aus: Jahrbuch der Gesellschaft f. bildende Kunst u. vaterl. Altertümer zu Emden, Bd. XIV, 1902
Abschrift und Fußnoten von Eberhard Hewicker, 2023

Es wird nun reichlich 50 Jahre her sein, aber noch heute muss ich unwillkürlich lachen, wenn mir die verdutzten Gesichter wieder einfallen, mit denen unser ein halbes Dutzend munterer Burschen am Weststrande von Borkum aus den schäumenden Wellen emporfuhren, denen wir soeben als alten Bekannten in die ausgestreckten Arme gesprungen waren.

© dpa

Mitten auf dem harten Badestrande glitten wir unvermutet auf schlüpfrigem Boden hin und her: die uns nacheilenden Genossen stürzten einer nach dem andern, sobald sie an die Stelle kamen, und nach ein paar Secunden stand der ganze Chor ein paar Schritt abseits laut lachend und zugleich mit dem urkomischen Ausdruck einer Mischung von Ekel und Gruseln auf den Angesichtern: einen entsetzlicheren Modergeruch, wie soeben an der schlüpfrigen Stelle hatten wir noch nie verspürt!

Wir wussten nicht, dass wir uns an der nämlichen Stelle befanden, wo den Herbst vorher eine ähnlich tragikomische Scene noch ungleich lauter sich abgespielt hatte. In einer stürmischen Herbstnacht des Jahres 1849 hatte ein beherzter Insulaner in dichter Finsternis den Strand abpatrouilliert, um zu sehen, ob es auch etwas besonderes gäbe, als er sich mit einem Mal dicht vor einer auf den Strand geworfenen schwarzen Masse befand, die ein Schiffsrumpf zu sein schien. Auf sein Anrufen in allen ihm zu Gebote stehenden Sprachen erfolgte keine Antwort, er ward ganz gruselig. Gedanken an ein Wrack mit bereits todter Mannschaft kreuzten sich mit solchen an den fliegenden Holländer und wer weiss was für unheimlichen Seemannsphantasien, bis er endlich sich ein Herz fasste und ein paar Schritte durchs Wasser watend nahe herantrat, um womöglich an Bord zu steigen — aber was war das? Der Schiffsrumpf fühlte sich weich, schleimig und eisig kalt an, dass das Gruseln völlig überhandnahm und er im Begriff stand, die Flucht zu ergreifen, als ein Augenblick Besinnens und ein geringer Licht-

schimmer durch die schwarz am Himmel dahinjagenden Wolken das Rätsel aufklärte: es war ein toter Walfisch! Dies erkennen, nachhause eilen, leise, leise mit vertrauter Mannschaft und Gerätschaft zurückkommen war das Werk unglaublich kurzer Zeit. Aber so verstohlen war es nicht ins Werk gesetzt, bei dem fetten Fang den Vorsprung zu gewinnen. Feine Spürnasen hatten doch etwas gewittert. Noch bevor der Tag graute, war alles auf den Beinen, selbst alte Mütterchen, die noch einen Napf oder Tiegel disponibel machen konnten, nicht ausgenommen, um an dem Geschäft zu participieren, so schmierig auch ein Walfisch ist, und so reinlich ein richtiger Borkumer. Nichts irgend brauchbares von dem Walfisch blieb an der Stelle, und noch Jahre hernach fand sich hier ein Fußschemel, dort ein Brett zum Abtreten vor der Thür, das weiland dem Knochengerüst unseres Walfisches angehört hatte.

Reste der gänzlich unbrauchbaren Abfälle aber waren es gewesen, die, bei stark bewegter See wieder aus dem Sand hervorgeschlagen und stark in der Verwesung vorgeschritten, uns Badende zu Fall gebracht hatten.

Wo aber die Rede auf den Walfisch kam, ward bei unsern Borkumern manche wehmütige Erinnerung wieder lebendig an entschwundene gute alte Zeiten, deren Zeugen noch die Einfriedigungen mancher Gärten sind, die der Insel einen Teil ihres eigentümlichen, jetzt leider stark zusammenschwindenden Gepräges verleihen. sie bestehen eben aus in die Erde gerammten aneinandergereihten Walfischrippen. Dass einer der Riesen des Eismeeres der Harpune verfallen und doch dem Walfischjäger entronnen, tot an den Strand unserer Inseln geworfen wird, ist zwar nicht unerhört aber doch selten; desto fleissiger ward vordem das nördliche Eismeer von unsern Inseln, vornämlich auch von Borkum aus, aufgesucht. Und mancher riesige Wal fiel den kühnen und geschickten Borkumer Seeleuten zur Beute und fand seinen Tod in dem gefahrvollen Treiben der gewinnversprechenden Grönlandsfahrt.

So alt ist dieselbe freilich nicht, dass wir versucht sein könnten, die Umzäunung der Borkumer Gärten mit Walfischgräten mit einem unserer älteren ostfriesischen Geschichtsforscher auf altgermanische Sitte zurückzuführen und diese schon mit dem ähnlichen Verfahren zusammenzustellen, welches Strabo von den Ichthyophagen auf den Inseln des indischen Meeres bezeugt.

Die Grönlandsfahrt der Inselfriesen datiert frühestens vom Anfang des siebzehnten Jahrhunderts und gewann erst um die Mitte desselben einige Bedeutung. Die Holländer, durch ihre kühnen Nordpolfahrer Barends, Heemskerk u.a. auf die Gefahren wie auf die Schätze des nördlichen Eismeeres aufmerksam gemacht, betrieben seit 1614 mit Eifer den Walfischfang durch eine eigens dazu privilegierte „Noordsche Maatschappy“, die sich aber 1642 auflöste, um die Grönlandsfahrt privaten Unternehmern zu überlassen. Bis dahin beteiligte sich nur Hamburg am Walfischfang.

Nach der Auflösung der Noordsche Maatschappy regte sich der Unternehmungsgeist auch in Bremen und in Emden: hier ward 1643 das erste Schiff der kurz zuvor begründeten „Grönländischen Compagnie“ ausgesandt, und bald verfügte dieselbe über eine ganz ansehnliche Flottille, zu deren Bemannung Borkum ein beträchtliches Contingent stellte, denn Borkum und Emden hingen von Alters her zusammen, und obwohl die Blüte der Emder Compagnie nur von kurzer Dauer war, fand doch die Tüchtigkeit der Borkumer Seeleute so viel Anerkennung, dass sie für die Hamburger und Amsterdamer Grönlandsfahrer gesuchte Kommandeure und Mannschaften blieben.

Rasch hob sich das Eiland zu einer bisher unbekannten Blüte; 1650 zählte man auf demselben 44 Häuser, etwa ein Jahrhundert später hatte sich die Zahl mehr als verdreifacht, eine amtliche Beschreibung von 1743 sagt: „Die Insel Borkum ist ziemlich bewohnt, indem darauf 147 Häuser gezählt werden. Es fahren von dort durchgehends 15 bis 16 Commandeurs oder Capitäns der von Amsterdam und Hamburg nach Grön-

land oder der Strasse Davids zum Walfischfang destinierten Schiffe, und überdem sind hier eine Menge anderer Schiffer, so auf die Ost- und Nordsee wie auch nach Amsterdam, Hamburg und andern Orten sich befrachten lassen. In den folgenden Jahren hob sich die Insel noch mehr.

Mit der Grönlandsfahrt kam unter sämtliche Inselfriesen ein mächtiger Schwung. Zur Zeit wo der Walfischfang am eifrigsten betrieben ward, sollen von den nordfriesischen Inseln über 3000 Mann auf die Grönlandsfahrt gegangen sein, von der Insel Föhr allein gegen 1500. Borkum wird damals ein Kontingent mit 150—200 Mann gestellt haben, jeder Kommandeur hatte 30—40 Leute unter sich, zu welchen er mit Vorliebe seine Angehörigen und Inselgenossen wählte vom 12 bis 14jährigen Knaben bis zum 66 - 70 jährigen Greis. Gegen Ende April pflegten die Grönlandsfahrer meist nach Amsterdam und nach Hamburg aufzubrechen und im Juni Spitzbergen zu erreichen.

Dann entspann sich in der menschenleeren Öde des Nordens bis gegen Ende August ein geschäftiges Treiben. Alle an dem Walfischfang beteiligten Nationen hatten dort ihre Etablissements, deren Mittelpunkt auf Spitzbergen die mit dem bezeichnenden Namen „Smeerenburg“ belegte Thransiederei war; für Nordfriesen, Ostfriesen, Westfriesen ein gemeinsamer Sammelpunkt, wie ihn in ihrer Art vor Alters die Landtage bei Upstallsboom dem zersplitterten Volksstamm kaum in solchem Umfange dargeboten haben. Die Inselfriesen bildeten so überwiegend die Bemannung der von Holland und den Hansastädten ausgesandten Schiffe, dass eine Ecke von West-Spitzbergen den Namen „Neufriesland“ erhielt. Mächtig wurde da unter den riesigen Bewohnern des Eismeers aufgeräumt.

Hamburg entsandte durchweg etwa 50 Schiffe, Holland drei bis fünfmal so viel, welche in der ersten lohnendsten Zeit jährlich 1500 bis 2000 Walen das Leben kosteten. Nach und nach wurden die Tiere der Gefahr inne und zogen sich von ihren bisherigen Tummelplätzen, der Insel Spitzbergen, Jan Mayen, Nova-Zembla zurück; seit 1686 nahmen sorgfältige Beobachter wahr, wie ganze Züge nach Süden schwammen: der Fisch zog sich um Grönland herum in die Baffinsbai, die Insel Disko wurde mehr und mehr der Mittelpunkt für den Walfischfang.

Je scheuer die verfolgten Wale sich den Eisfeldern und der Küste zuwandten, desto gefahrvoller wurde für die Verfolger der Fang; von den ausgesandten Schiffen gingen nicht selten 5%, und darüber verloren, vom Eise umzingelt und durch Eisberge zermalmt; verhältnismässig zahlreiche Opfer fanden ihr Grab in den Wellen des Eismeers und auf dem „Doodemansland“ in der nebelumhüllten Süderbai von Spitzbergen.

Wären die Borkumer Grönlandsfahrer und ihre Nachkommen auf der Insel wohnen geblieben, so würden die von dortigen Kommandeurs gewiss so gut wie von manchen Amelandern, Syltern, Föhringern usw. gemachten Aufzeichnungen manches denkwürdige Erlebnis aufbewahrt haben. Für spätere Zeiten ein anschauliches Bild ihrer Mühen und Kämpfe, ihrer Freuden und Trübsale. Es ist nichts auf uns gekommen als hin und wieder eine meist dürr und dürftig genug ins Todtenprotokoll der Inselgemeinde eingetragene Nachricht. Hinter ihr ist freilich ergreifend genug das Wehklagen zu erkennen, das die Häuser des Eilands füllte, wenn statt der sehnlich gehofften Wiederkehr von 30, 40 und mehr Angehörigen der Gemeinde jegliche Kunde ausblieb, oder wohlbehalten Heimkehrende die Todesnachricht der hoffnungsvoll mit ihnen Ausgezogenen zurückbrachten oder die verwaiste Habe von Verunglückten, mitunter auch den wochenlang aufgehobenen verpichten Sarg eines Angehörigen. Er mochte nicht in der Bodemannsdelle von Spitzbergen seine letzte Ruhestätte finden, sondern neben seinen Angehörigen im Schatten des Borkumer Thurms.

Um die Zeit der beginnenden Grönlandsfahrt richtete kaum jemand auf Borkum seine Blicke so sorgenvoll in die Zukunft wie Johannes Hermannus, der Pastor der Insel. Er sah über sein Eiland und das nächstliegende Ostfriesland, besonders Emden, ein Zeitalter hereinbrechen,

wo üppiges und hochfahrendes Leben schwere Heimsuchungen durch Schiffbrüche, Landeskalamitäten und Kriegselend heraufbeschwören würde, und sandte 1644 einige Briefe, wie ihm solches alles in Gesichten und nächtlichen Stimmen gezeigt worden sei, nach Emden und anderen Gemeinden aus. Es waren die Zeiten der dreissigjährigen Kriegsnot und dieselben Jahre, in welchen der Mystiker Giftheil unheilverkündend Deutschland, Holland und England durchzog und u.a. auch in Aurich unter dem Namen „Der Kriegsfürst des Herrn“ nicht ohne Eindruck zu machen, seine Stimme erhob und seine Schriften ausgehen liess, mit welchen die Sendschreiben des Borkumer Pastors verwandten Inhalts gewesen zu sein scheinen [1]).

Wenn Johannes Hermannus mit seinen sonst ja durch die Zeitläufe nahe genug gelegten Sorgen den Einfluss der Grönlandsfahrt auf seine Inselgemeinde im Auge gehabt hat, so hat er zum Glück für diese sich geirrt.

Die Grönlandsfahrt hat sich vielmehr auf Borkum ebenso wie auf den nordfriesischen Inseln als eine tüchtige Schule des Lebens erwiesen. Die mündliche Überlieferung weiss zwar auch auf Borkum wohl von Fällen zu erzählen, wo das auf der See von den Männern mühsam Erworbene daheim von Weibern in Trägheit und Flatterhaftigkeit verzehrt, oder wo der Gewinn des Sommers im Winter verjubelt sei. Solche Auswüchse kommen ja überall vor, wo eine seefahrende Bevölkerung wohnt, besonders wenn sie mit den Versuchungen und demoralisierenden Einflüssen großer Städte in Berührung kommt. Auf Borkum haben ausserdem im Zeitalter der Grönlandsfahrt manche aufs Eiland verschlagene Existenzen problematischer Art ihre Rolle gespielt, besonders der „malle Graaf“ von Rottum und seine Genossen [2]).

Allein die Grönlandsfahrer waren im öden Eismeer mehr als andere dem Einfluss der Hafenstädte entzogen und bildeten umgekehrt einen schützenden Damm gegen daheim auftauchende übermütige und leichtfertige Elemente. Was die reichlicher fliessenden Quellen über die nordfriesischen und westfriesischen Inseln berichten, findet für Borkum an den spärlich erhaltenen Daten doch hinreichend Bestätigung, und danach haben wir uns die Grönlandsfahrer überwiegend als ernste, wenig weltgewandte aber praktisch tüchtige Leute vorzustellen, die sich durch schlichte aber in ernster Schule des Lebens erworbene Religiosität, strenge Rechtlichkeit, treue Kameradschaft, Mildthätigkeit gegen Arme und vor allem

---

[1]) *Friedrich Giftheil († 1661), gelernter Barbier, später Pfarrer. Er erlebte als Feldscher am Anfang des 30-jährigen Krieges die Greueltaten der Landsknechte. Er übte scharfe Kritik an der Kirche und Theologie seiner Zeit. Er trat 1623 zur Verteidigung seines Bruders mit diesen Gedanken in Württemberg hervor, wurde mit Zwangsarbeit bestraft und entfloh. Von gesteigertem Sendungsbewußtsein getragen und erfüllt von höchstgespannter apokalyptischer Stimmung, zog er dann ruhelos in Deutschland und Skandinavien umher, kündigte mit einer Fülle von Flugschriften und Sendbriefen das bevorstehende Strafgericht Gottes an und rief eindringlich zur Buße auf.*

[2]) *Donough MacCarthy, 4. Earl of ClanCarty, (*1668, †1734) war ein irischer Adliger und Unterstützer des englischen Königs Jakob II. Nach dessen Niederlage gegen Wilhelm III. von Oranien wurde er auf das Festland verbannt. Sein Adelsstand wurde ihm 1691 aberkannt. Das Ehepaar ClanCarty landete zunächst in Hamburg-Altona, wo es weitere irische Exilanten gab. 1706 kaufte ClanCarty die Insel Rottumeroog für die Summe von 3.000 Karolusgulden. Das Geld hatte er sich in Altona geliehen. ClanCarty lebte mit seinem Gefolge auf der Insel und wurde bekannt für seine Wildereiausflüge, die er mit seiner schnellen Segelyacht auf der Suche nach Strandgut u. Schiffswracks unternahm. Dabei tauchte er regelmäßig auf* ***Borkum*** *und den anderen Watteninseln auf und erhielt den Spitznamen „****der malle Graf****“. Sein „bunter“ Lebensstil mit Frauen, Wein und Musik gab Anlass zu Geschichten und auch Lügengeschichten. Die Sommersaison über lebte er auf Rottumeroog, bis er die Insel 1731 verkaufte. Das "Mallegraafsgat", ein Flutgraben in Friesland, ist nach ihm benannt.*

durch ausgeprägten Familiensinn auszeichneten.

Gab es an Bord mit dem Fang oder nach dem Fang in der „Smeerenburg“ nichts zu thun, so wussten sie sich zu beschäftigen. So sind z.B. die jetzt noch einzeln, früher reichlich, auf Borkum und den nordfriesischen Inseln anzutreffenden geschnitzten Bänke vor den Betten, geschnitzte Truhen, Plättbretter (Mangelbordjes) und dergleichen geschnitztes Holzwerk mehr zum ansehnlichen Teil an Bord der Grönlandsfahrer gearbeitet zum Mitbringen von der Reise, während die Rippen und Kieferknochen der Ungetüme gern mitgenommen wurden, um daheim zur Umzäunung des Gartens zu dienen.

Das Schiff auf der See und das bescheidene, aber gemütlich eingerichtete Daheim auf der Insel war ihre Welt für sich, in welcher sie für die Entbehrungen des öden Nordens Entschädigung suchten und fanden, um während der Wintermonate für neue Arbeit und Gefahr sich zu rüsten, und ihren bescheidenen Bedarf an seemännischen Kenntnissen zu sammeln und zu mehren sich befleißigten.

Meist fuhren sie nicht auf feste Monatsgage, sondern auf Anteil am Gewinn; da gab es denn Jahre, wo ein Schiff 3, 4 Wale und mehr erlegte, dann hatten sie ihr reichliches Einkommen und erübrigten etwas, es kamen andre, wo auf jedes Schiff ein Fisch kam oder nicht einmal einer, und dann kam es knapp aus.

Neben dem Eismeer selbst scheinen sie den Krieg und das Kaperwesen als ihren Hauptfeind gefürchtet zu haben, zumal die deutschen Schiffe auf der See keinen Schutz durch eine deutsche Flotte, und, wenn sie aufgebracht waren, bei den englischen und französischen Prisengerichten keinen Fürsprecher hatten, der allenfalls auch mehr als gute Worte aufzubieten vermocht hätte. Bei dem allen und aller Wechselfälle ungeachtet blieb die Grönlandsfahrt für Borkum eine Quelle bescheidenen und zufriedenen Wohlstands etwa 150 Jahre lang.

Bis zum Jahre 1782 behauptete sich der Wohlstand der Insel. Damals sollen 30 Kommandeure dort gewohnt haben und eigentlich wenig Arme vorhanden gewesen sein, welche dann von den wohlbehalten heimkehrenden Kommandeurs mit dem übriggebliebenen Schiffsproviant so auskömmlich versorgt wurden, dass die Armenkasse von den ihr freiwillig zugewendeten Gaben noch übrig behielt und damals 2000 Gulden auf Zinsen hatte. Aber vom genannten Jahre an datiert man den Niedergang der Grönlandsfahrt auf Borkum und den Verfall der Insel überhaupt.

Im Herbst 1782 verunglückten vor der Elbe drei Grönlandsfahrer, deren Kommandeurs nebst dem größten Teil der Mannschaft Borkum angehörten. Sie ließen an 50 Witwen und Waisen zum großen Teil in Dürftigkeit zurück. Ein ebenso harter Schlag traf im folgenden Jahre die von Holland ausfahrenden Kommandeurs. Es war Krieg mit England ausgebrochen: sämtliche Borkumer wurden von den Engländern aufgebracht, über ein Jahr lang gefangen gehalten, und ihre Schiffe condemniert.

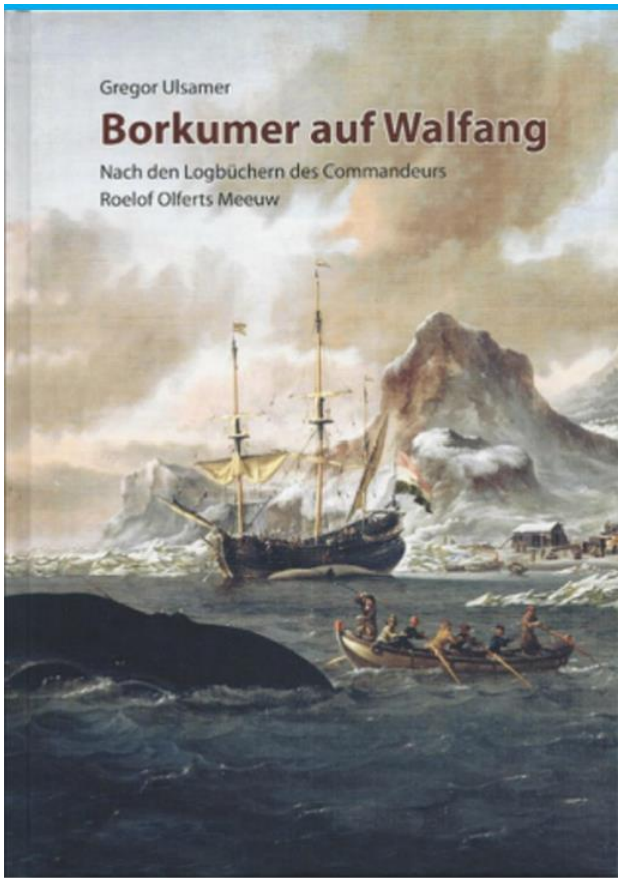
In dieselbe Zeit fällt ein schwerer Schaden, den die Insel selbst erlitt, indem die Westdünen „übersetzten“, d.h. durch Verstäubung die Gärten und Häuser, welche ihnen zunächst lagen, bedeckten und zum Teil völlig verschütteten. Von der Zeit an zogen viele von der Insel weg, meist nach Hamburg und Altona, unter ihnen sollen gerade die Wohlhabendsten und die tüchtigsten Seeleute sich befunden haben.

Einen völligen Ruin brachte die Franzosenzeit. Die wohlhabenden Einwohner von Borkum hatten größtenteils ihre Kapitalien auf Häuser in Hamburg und Altona eingetragen. Gerade diese Häuser wurden 1813 bei der Belagerung Hamburgs ruiniert; andere, welche ihr Geld in Schiffsparten angelegt hatten, wurden durch Kaperei und durch die Continentalsperre zu Grunde gerichtet, noch andere hatten ihr Erübrigtes in holländischen Staatsobligationen angelegt und verloren das Ihrige durch die mannigfaltigen Manipulationen im holländischen Staatsschuldenwesen der bonapartischen Zeit. Was sie aber auf der Insel selbst hatten,

wurde ruiniert durch Einquartierung von französischem Militär und Schanzarbeitern, die durch Requisitionen bei den Insulanern unterhalten werden sollten, und wenn man etwas von englischen Waren oder Gerät bei ihnen fand, das sie durch Kauf oder Erbschaft besaßen, so ward es unter dem Vorgeben, es sei „Contrebande“, weggenommen, als wenn die verödete Seefahrt sie nicht längst brotlos gemacht hätte und unfähig, Contrebande zu kaufen.

Es war ein Zustand trostloser Verarmung, in welchem das Eiland aus der Franzosenzeit hervorging. Im Frühjahr 1818 berichtete der damalige Pastor ans Consistorium: „*Wenn die Vorsehung diesen Winter einen strengen Frost und keine Häringe gegeben hätte, so wären hier mehrere Personen vor Hunger gestorben. Denn es giebt hier mehrere Familien, die, wie mir versichert worden, des Morgens, Mittags und Abends nichts als Häringe gegessen haben, und im jetzigen Augenblick werden Kohl, Rüben, Wurzeln, die man, um Samen zu ziehen, in der Erde gelassen oder gepflanzt hat, gestohlen, wie auch neulich gesetzte Kartoffeln des Nachts aus den Gärten wieder aufgescharrt und geraubt, wahrscheinlich um den Hunger zu stillen*“.

So erging ein ganzes Menschenalter hindurch eine Heimsuchung nach der andern über das Eiland, und die Umzäunungen aus Walfischrippen, welche eine Zeit des Wohlstandes als Denkmäler seemännischer Gefahren und Erfolge errichtet hatte, überschauten die verödeten Gärten und Wiesen schier wie Leichensteine einen Friedhof.



Oben haben wir eine 120 Jahre alte Arbeit über den Walfang auf Borkum gelesen.

Es gibt aber etwas noch viel Besseres: Ein neues Buch, nach Original-Akten der Kommandeure geschrieben und reich illustriert:

Das Buch „**Borkumer auf Walfang – Nach den Logbüchern des Commandeurs Roelof Olferts Meeuw**“ ist beim Verfasser Gregor Ulsamer (dl1bfe@web.de), sowie auch im Buchhandel erhältlich. 325 Seiten, ISBN 978-3-00-057205-0

Gregor Ulsamer ist durch eine ganze Reihe interessanter, lesenswerter Bücher über Gestalten und Ereignisse aus unserer Vergangenheit bekannt geworden. Googeln Sie mal seinen Namen. Es lohnt sich!